Prudence Mag

Adoptons ensemble les bons comportements sur la route

Été 2010 - n° 19

Allianz

Dossier

Véhicule bien contrôlé… sécurité assurée

- Pour ou contre ?
  L'interdiction totale du téléphone au volant
- Questions à…
  Arnaud Bertin : La route en toute sérénité, une affaire de prévoyance
- Comment ça marche ?
  Le double-sens cyclable

En partenariat avec




POUR NOUS, MOURIR À 20 ANS SUR LA ROUTE N'EST PAS UNE FATALITÉ.
Chaque semaine, 23 jeunes sont tués dans un accident de la route. C'est la 1re cause de mortalité chez les 15-24 ans. Certains pensent que l'on n'y peut rien. Pas nous. Voilà pourquoi les bénévoles de l'association Prévention Routière agissent au quotidien dans les écoles, à la sortie des discothèques et auprès des pouvoirs publics.
Vous aussi, aidez-nous à sauver des vies. Aidez-nous à agir. www.preventionroutiere.asso.fr
sur la route pour la vie
association PRÉVENTION ROUTIÈRE

Sommaire



Prudence Mag hors-série
Été 2010
Directeur de la publication : Bérangère Auguste-Dormeuil, Allianz IARD - 87, rue de Richelieu, 75113 Paris Cedex 02. **Directeur de la rédaction :** Pauline Couturier. **Rédacteur en chef :** Nathalie Pons. **Comité éditorial :** Jean-Yves Salaün et Blandine Rossand pour l'association Prévention Routière. **Réalisation :** **HighCo Shopper Conseil** 8, rue de La Rochefoucauld, CS 30500, 75427 Paris Cedex 09. Tél. : 01 77 75 65 45. **Ont participé à ce numéro :** Arlette Chabrol, Marianne Chalubert, Kamel Kheyar, Philippe Koskas, Anaïse Viard. **Crédits photos :** Fotolia, Getty Images, Allianz, APR, D. R. **Impression :** CSP - 77410 Claye-Souilly. Tél. : 01 60 27 66 40.

PEFC
PEFC/10-31-1157
PROMOUVOIR LA GESTION DURABLE DE LA FORÊT

2010 : « top départ » des voitures électriques ?

Les voitures électriques entrent dans la danse ! Dans les deux ans qui viennent, une trentaine de modèles hybrides ou tout électriques devraient être sur le marché.

Depuis le temps que l'on nous annonçait l'arrivée des véhicules électriques, on avait fini par ne plus y croire… Mais il est probable que la fin de l'année 2010 et 2011 marquent une étape dans l'histoire de l'automobile : tous les constructeurs français – et européens – s'apprêtent en effet à sortir un ou deux modèles hybrides ou tout électriques ! Reste à convaincre les automobilistes de les acheter… Le pari est risqué. Au départ, ces véhicules coûteront cher à l'achat. Il est vrai que l'État a annoncé un bonus de 5 000 € aux acquéreurs de ces véhicules « décarbonés » (c'est-à-dire hybrides rechargeables ou tout électriques), histoire d'amorcer le mouvement et d'encourager la filière. L'argument saura-t-il convaincre ? Une vingtaine de grandes entreprises (La Poste, France Télécom, Veolia, la RATP, etc.) se sont déjà engagées à donner l'exemple : elles vont acheter 50 000 véhicules pour renouveler leurs flottes. Des loueurs de voitures sont également sur les rangs. Mais l'enjeu réel, ce sont les particuliers. Ce sont eux qu'il va falloir séduire…

Bornes de recharge en ville

Douze villes – Angoulême, Aix-en-Provence, Bordeaux, Grenoble, Le Havre, Nancy, Nice, Orléans, Paris, Rennes, Rouen et Strasbourg – ont annoncé un déploiement de bornes de recharge sur leur territoire. Sans la possibilité de recharger les véhicules hors de chez soi, on voit mal en effet quelle crédibilité la filière hybride/électrique pourrait avoir.



Engouement pour les électriques

Prennent-ils leurs désirs pour des réalités ou s'appuient-ils sur des hypothèses solides ? Toujours est-il que les prévisionnistes tablent sur un engouement rapide pour les voitures « décarbonées » : dans quinze ans, affirment-ils, elles représenteront plus du quart du marché des voitures neuves !



Le prix Genius 2010 pour des phares « intelligents »

Chaque année, le groupe Allianz décerne un prix de la sécurité, le prix Genius, destiné à récompenser l'engagement de l'industrie automobile dans l'amélioration des systèmes de sécurité.
Pour sa sixième édition, ce prix a été décerné le 15 avril dernier à l'entreprise Adam Opel GmbH pour la conception et le lancement d'un nouveau concept d'éclairage, à la fois plus efficace et moins éblouissant. Il s'agit d'un système intelligent (le système AFL+) qui augmente la portée visuelle et l'éclairage de la chaussée, assurant ainsi une meilleure visibilité – piétons et cyclistes sont en effet vus de plus loin, ce qui permet aux automobilistes de réagir plus tôt – sans pour autant aveugler les autres usagers. Le secret de ces phares, décidément très ingénieux, c'est qu'ils sont en fait réglés par un ensemble électronique composé d'un capteur optique et d'un logiciel. Celui-ci détermine en une fraction de seconde la meilleure configuration possible du faisceau lumineux (plus ou moins large et puissant) selon la vitesse et l'environnement. Bref, une petite merveille de technologie au service de la sécurité dont, pour le moment, seules bénéficient l'Opel Insignia et l'Opel Astra.

Cyclo : un site et 4 vidéos pour rire « utile »

Après la campagne « Mortel scooter » lancée l'an dernier avec un réel succès pour combattre le sentiment d'invulnérabilité des adolescents, l'association Prévention Routière et Assureurs Prévention ont souhaité prolonger leur démarche pédagogique en développant un thème plus pratique : celui des équipements de sécurité. Quatre vidéos au ton aussi humoristique que démonstratif mettent ainsi en scène un savant fou testant l'utilité du casque (conforme et bien attaché !), des gants, d'un blouson protecteur et de chaussures montantes. Pas besoin de grands discours pour comprendre l'intérêt de ces accessoires ; le message passe directement. Ces quatre vidéos peuvent être visionnées sur les sites familiers des ados – youtube et autre dailymotion – mais aussi sur un nouveau site créé tout spécialement pour cette nouvelle campagne : **www.scootXperience.fr**





« Survie » ou le regard des rescapés de la route

Si vous n'avez pas vu l'impressionnante exposition de la photographe Catherine Cabrol présentée en avril dernier à Paris, sur l'esplanade de la Défense – trente clichés en noir et blanc représentant autant d'accidentés de la route, avec ou sans handicaps visibles, mais tous avec un regard qui vous « happe » littéralement –, ne la manquez pas cet automne : la Sécurité Routière va la faire tourner dans les départements, via son réseau. Vous pouvez aussi retrouver ces photos sur le site de l'artiste : **www.catherinecabrol.com**



Ambitions européennes pour 2020 : - 40 %

Le programme 2000-2010 de l'Union européenne en matière de sécurité routière était sans doute trop ambitieux : il entendait réduire le nombre de tués de moitié, de 50 000 à 25 000. Cet objectif n'a pas été atteint, notamment du fait de la situation dans les pays entrants. Il faut donc se remettre à l'ouvrage avec ardeur. C'est ce qu'ont fait l'association Prévention Routière et l'ETSC qui se sont alliées pour soumettre à Bruxelles une série de propositions pour nourrir le nouveau programme 2010-2020. Dans leur viseur : la réduction du nombre de tués et de blessés graves de 40 %.

Opération « passages à niveau » : sensibiliser aux risques

Le 22 juin dernier, pour la troisième année consécutive, RFF (Réseau ferré de France) et l'association Prévention Routière ont uni leurs efforts afin d'organiser une journée de sensibilisation sur les risques des passages à niveau. Sur quatorze sites répartis sur le territoire, des bénévoles sont allés à la rencontre des automobilistes, leur ont distribué des dépliants d'information et rappelé quelques conseils. Des rappels loin d'être superflus : l'an dernier encore, 126 accidents se sont produits en France sur des passages à niveau et 36 personnes y ont perdu la vie ! Une étude qualitative de RFF a d'ailleurs permis de montrer que ces accidents interviennent presque toujours sur des trajets quotidiens, là où les usagers, agissant par habitude, oublient la vigilance. Elle a également mis en évidence la méconnaissance ou l'incompréhension du feu rouge, mais aussi la surestimation fréquente du temps d'attente qui, chez les impatients, entraîne trop souvent le non-respect du feu ou des barrières. Ce qui conduit parfois au drame.





Chassé-croisé : informez-vous

« Juilletistes » ou « aoûtiens », vous risquez de vous retrouver sur les mêmes routes en même temps que des millions d'autres vacanciers… Un conseil, donc : avant de partir, informez-vous sur les conditions de trafic et l'état des routes, via le site **www.bison-fute.gouv.fr** ou sur le serveur vocal des centres d'information routière en téléphonant au numéro vert **0800 100 200**.

L'équipement de protection des motocyclistes



Un équipement complet et de bonne qualité, pour un utilisateur de deux-roues motorisé, cela ne doit pas être considéré comme une option mais comme une absolue nécessité. Un gage de sécurité qu'il ne faut jamais négliger, quels que soient la distance parcourue ou le temps qu'il fait… C'est ce qu'explique le guide publié par l'ACEM (Association de constructeurs européens de motocycles) en mai dernier. Téléchargeable gratuitement sur le site de l'association, il donne aux motards, scootéristes et cyclomotoristes, une foule de conseils judicieux pour bien choisir leur équipement.
www.acem.eu/PPE/html/FR_eSUM_ppe.pdf

Les chiffres de la sécurité routière

- 11,1 %

Le nombre de tués sur les routes en avril a baissé de 11,1 % [1] par rapport au même mois de l'année précédente. Soit 295 victimes au lieu de 332. Un chiffre inférieur à 300 en avril, c'est une première… et c'est d'autant plus encourageant que la météo n'a pas été favorable à la sécurité routière en ce mois d'avril 2010 car il a fait très beau !

4170

C'est le nombre de personnes tuées sur nos routes entre avril 2009 et avril 2010. Un chiffre dont on ne peut bien sûr pas se satisfaire mais qui, cependant, est le meilleur jamais obtenu sur 12 mois consécutifs. Il démontre surtout que le mauvais épisode de l'été et de l'automne 2009 est passé et que la tendance est repartie dans le bon sens.

x 20

Tel est le rapport en France [2] entre le risque d'être tué pour un automobiliste et un motard. On compte en effet 125,5 morts par milliard de kilomètres parcourus pour les motocyclettes contre 6,1 pour les voitures. Un phénomène qui n'est pas inéluctable : en Finlande, par exemple, il n'y a, pour cette catégorie d'usagers, « que » 45,6 morts par milliard de kilomètres parcourus !

Sources : [1] ONISR.
[2] Medec-ACMF (Automobile club médical de France).

La route en toute sérénité, une affaire de prévoyance

Une panne sur la route, cela peut gâcher plusieurs jours de vacances… et coûter cher. Mais quelques précautions préalables devraient vous permettre de partir l'esprit tranquille.

Quelles sont les demandes d'assistance les plus fréquentes sur la route des vacances ?
Arnaud Bertin : Pour l'essentiel, les appels sont liés à des problèmes de pneus – le cas typique, c'est un pneu qui éclate – ou de moteur – par exemple, un joint de culasse qui lâche. C'est normal : une voiture qui roule toute l'année sans souci, mais peu, ne réagit pas toujours aussi bien quand elle doit faire 1 000 km ou plus… Cela dit, il n'y a pas de hasard. En amont, on constate généralement des négligences.

Quels conseils donneriez-vous à la veille du départ ?
A. B. : Précisément, de ne pas attendre la veille pour agir ! Trop souvent, les automobilistes se réveillent quinze jours avant le départ et s'imaginent qu'avec une vidange et un changement des plaquettes de freins, ils seront parés. Or, en cette période de l'année, les garagistes sont pris d'assaut. Et le risque, c'est qu'ils s'en tiennent à ce que réclame le client, sans plus… Une révision sérieuse, on doit y penser trois mois avant ! Mais l'idéal, c'est d'entretenir sa voiture tout au long de l'année. Si bien qu'avant le départ, on peut se contenter de surgonfler un peu ses pneus (car on va rouler chargé et sur une longue distance)…

Et que faire si, malgré tout, une panne survient ?
A. B. : Sur autoroute, arrêtez-vous si possible sur un refuge et faites passer les occupants au-delà de la glissière de sécurité. N'essayez pas de réparer vous-même. Revêtu du gilet autoréfléchissant, rejoignez une borne d'urgence pour appeler le dépanneur qui vous remorquera jusqu'à un garage. Là, votre assistance entre en jeu, vous prend en charge, vous et votre famille (frais de taxi, hôtel, etc.) en attendant que la voiture soit réparée. Si vous avez souscrit une extension de garantie avec le pack « réparations », elle réglera également les réparations.



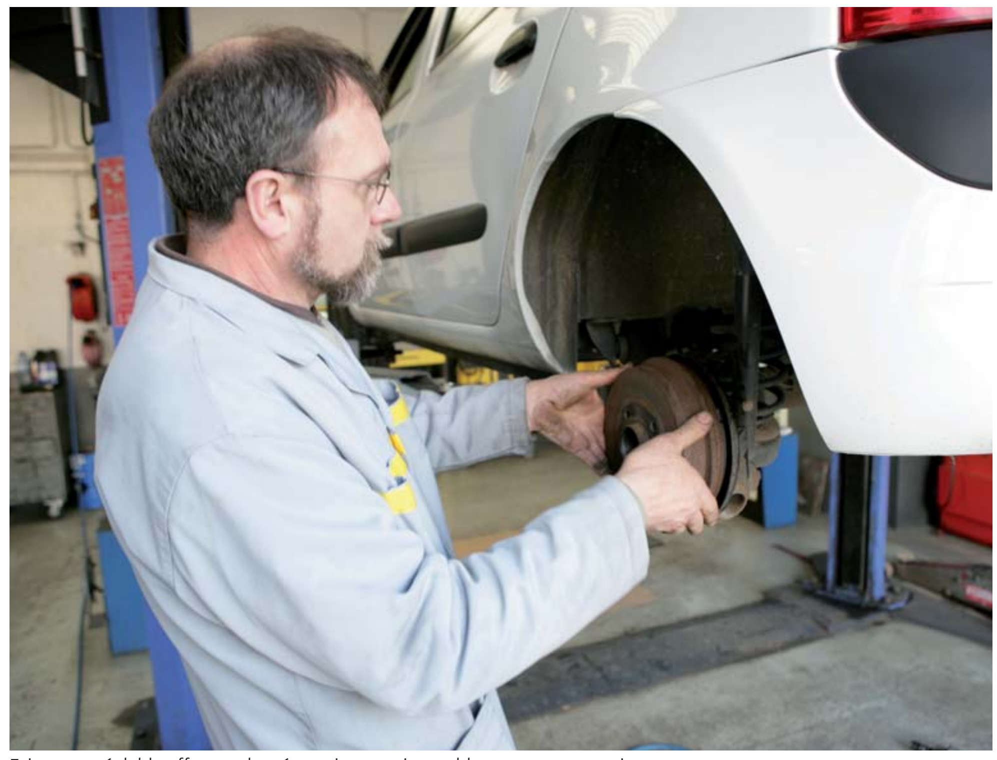
« Une révision sérieuse, on doit y penser trois mois avant ! »

Arnaud Bertin



Véhicule bien contrôlé… sécurité assurée

Contrôle technique : la fin des vieux tacots • Entretien : vigilance en continu • Le contrôle technique en question



Faites au préalable effectuer les réparations envisageables par votre garagiste.

Contrôle technique : la fin des vieux tacots

Rendu obligatoire depuis 1992, le contrôle technique a suscité un certain nombre de résistances au départ. Aujourd'hui, plus personne n'oserait remettre en cause son utilité…

L'époque des vieilles guimbardes brinquebalantes roulant sur des routes de campagne, sans freins et avec des pneus lisses comme une peau de bébé, aux risques et périls de ses occupants, figure désormais au rang des souvenirs… Cette évolution positive, on la doit en grande partie au contrôle technique périodique. Rendu obligatoire depuis le 1er janvier 1992, il a largement contribué à renouveler le parc automobile français. C'était là son objectif. Car s'il est vrai que les accidents de la route dus à une défaillance mécanique ne

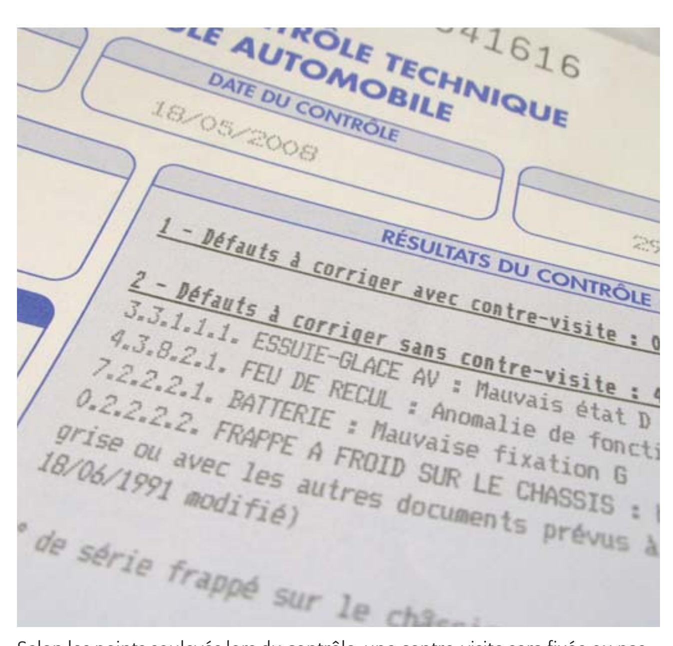
sont pas les plus fréquents, on sait qu'un défaut sur l'une des fonctions essentielles du véhicule, comme le freinage ou l'adhérence, peut contribuer à l'« arbre des causes » c'est-à-dire constituer l'un des facteurs qui mènent à l'accident ou, en tout cas, qui vont l'aggraver.

Ce que prévoit la loi

Le contrôle technique est régi par le code de la route. Modifié à plusieurs reprises au cours des dix-huit années écoulées, il a élargi progressivement son champ d'intervention, a renforcé ses exigences qualitatives et s'est adapté à l'évolution technologique du parc automobile. Aujourd'hui, en tout cas, tout véhicule à moteur de moins de 3,5 tonnes est soumis au contrôle technique périodique. La première échéance doit intervenir dans les six mois qui précèdent le quatrième anniversaire de sa mise en circulation. Cette visite doit ensuite être renouvelée tous les deux ans. Et si vous voulez vendre un véhicule de plus de quatre ans, vous ne pourrez le faire sans présenter un P.V. de contrôle technique positif de moins de 6 mois. Celui-ci doit impérativement être réalisé dans un centre agréé par le préfet du département, qu'il soit indépendant ou affilié à l'un des cinq grands réseaux nationaux[1]. Cela étant, quel que soit le lieu, la procédure reste la même partout. Le contrôle comporte 126 points, regroupés en dix fonctions : identification du véhicule, freinage, direction, visibilité, éclairage et signalisation, liaisons au sol, carrosserie, équipements, organes mécaniques, pollution et niveau sonore. Pour la moitié d'entre eux, considérés déterminants pour la sécurité, une altération majeure entraîne un refus. Ainsi, des défauts constatés sur le système de freinage, les pneus, l'éclairage, la pollution, la suspension et les essieux, la direction et les roues, certains équipements de sécurité (ceintures de sécurité ou rétroviseurs, par exemple) sont soumis à obligation de réparation. ➔

Combien ça coûte ?

Le prix du contrôle technique est fixé librement par les centres agréés. Il peut donc varier, les tarifs s'échelonnant entre 50 et 100 € selon les réseaux et les zones géographiques. Souvent, on vous proposera un forfait : visite initiale et (si nécessaire) contre-visite. Mais le plus simple, si vous avez confiance en votre garagiste, c'est de lui demander d'effectuer la révision préalable et les éventuelles réparations et de le charger d'amener lui-même votre voiture au centre de contrôle technique. Il vous en coûtera un peu plus cher…



Selon les points soulevés lors du contrôle, une contre-visite sera fixée ou pas.

Le contrôle technique 2009 en chiffres

- 20,7 millions de contrôles ont été effectués, dont 17,6 étaient des visites techniques périodiques : 15,3 ont concerné les voitures particulières et 2,2 les véhicules utilitaires légers.
- 16 % des voitures soumises au contrôle ont été déclarées conformes : l'année précédente, elles n'étaient que 15,2 %.
- Le taux de contre-visites exigées a diminué, passant de 21,9 à 21,2 % pour les voitures particulières et de 26,6 à 25,6 % pour les utilitaires légers.

➔ Une contre-visite dans un délai de deux mois est dès lors exigée pour vérifier que ces réparations ont bien été effectuées.

Des sanctions pour ceux qui font la sourde oreille…

Le contrôle technique étant obligatoire, tout manquement peut entraîner des sanctions. Si vous laissez passer la date limite et que vous vous faites arrêter, vous risquez une amende de 135 € (réduite à 95 € si elle est payée dans les trois jours… mais majorée jusqu'à 380 € au-delà de trente jours, voire 760 € s'il y a refus de paiement !). Sanction assortie d'un retrait de votre carte grise contre la remise d'un document provisoire de circulation de sept jours : le temps de vous mettre en règle. Car pour récupérer vos papiers, vous devrez présenter aux forces de l'ordre le P.V. prouvant que le contrôle technique a bien été effectué et qu'il est OK. Mais si votre voiture ne passe pas le contrôle et que vous êtes alors obligé de faire réparer les éléments déficients avant la contre-visite, les sept jours risquent de vous paraître très courts ! Mieux vaut donc prévenir que courir…

[1] Autovision, Autosur, Centre Auto Sécurité, Dekra-Veritas et Securitest.

Mode d'emploi

Le contrôle technique sans peine

1 **Surveillez bien la date limite de votre contrôle :** trop tôt, l'intervention ne sera pas valable (avant les six mois), trop tard, vous risquez une amende. Et surtout, pour ne pas être pris en défaut et contraint à une contre-visite, la meilleure solution est de prendre rendez-vous pour un contrôle volontaire.

2 **L'objectif du contrôle volontaire préalable** est de faire effectuer par votre garagiste, avant le passage de votre véhicule au contrôle technique, toutes les réparations qui risqueraient d'entraîner un refus. Ce dernier pourra d'ailleurs se charger de le conduire lui-même au centre de contrôle. Mais songez à lui laisser votre carte grise.

3 **Si vous procédez de cette façon,** votre véhicule devrait obtenir sans problème un feu vert. Le contrôleur apposera alors sur la carte grise un timbre avec la lettre « A », signe qu'aucun défaut sujet à contre-visite n'a été constaté, puis il collera une vignette sur le pare-brise, précisant le mois et l'année de la prochaine visite.

4 **Mais si, quelle qu'en soit la raison,** votre voiture est « recalée » lors de cette visite initiale (environ un cas sur cinq), le contrôleur vous remettra un procès-verbal dans lequel il aura inscrit la ou les altérations soumises à obligation de réparation. Vous aurez alors deux mois pour les effectuer et repasser le contrôle technique pour une contre-visite qui, cette fois, ne concernera que les points litigieux.



Bien avant le départ en vacances, il faut vérifier l'état du véhicule.

Entretien : vigilance en continu

Ce n'est pas parce que vous n'avez pas de contrôle technique à passer dans l'immédiat que vous en êtes quitte avec l'état de votre véhicule…

Entre deux visites obligatoires, des défaillances peuvent en effet apparaître. Cet été, par exemple, vous allez peut-être parcourir des centaines, voire des milliers de kilomètres… et avec toute votre famille à bord. Pour votre sécurité et votre confort, mieux vaudrait ne pas tomber en panne ! Un rappel de bon sens donc : avant de partir, faites vérifier votre voiture. Certaines vérifications devront être effectuées par votre garagiste, d'autres par vous. Mais ne vous y prenez pas au dernier moment : les➔

3 questions à…

Christophe Perruchet

Responsable à l'UTAC
du département OTC [1]

Quels sont les principaux défauts « graves » relevés ?
Il y a deux chapitres d'une importance incontestable pour la sécurité. D'abord, les défauts liés au freinage, du fait d'un déséquilibre du frein de service, avec risque de déport de la voiture lors d'un freinage brusque, ou de la détérioration d'un flexible de frein pouvant entraîner une fuite du liquide de frein. Et puis tout ce qui concerne les liaisons au sol, par exemple une usure importante des pneumatiques, un jeu dans les rotules de direction, etc.

Les contrôleurs signalent-ils les défauts non soumis à obligation de réparation ?
Bien sûr. Ainsi, l'usure irrégulière des pneumatiques, constatée dans plus de 30 % des cas, et des défauts d'étanchéité ne sont pas motifs de contre-visite mais il est conseillé d'effectuer les réparations.

Globalement, l'état des véhicules s'améliore-t-il ?
Nous réalisons chaque année des études pour l'administration afin d'évaluer, à partir de ces visites, l'évolution du parc automobile : on s'aperçoit que d'une année sur l'autre, les véhicules présentent un peu moins de défauts. L'amélioration est réelle.

[1] L'UTAC-OTC est l'organisme technique central chargé de gérer le contrôle technique en France.

➔ périodes qui précèdent les grandes vacances sont toujours surchargées et les rendez-vous chez le garagiste parfois difficiles à obtenir.

Ce que vous pouvez vérifier ou faire vous-même :

- tous les niveaux – huile, lave-glace, liquide de refroidissement – et complétez si besoin, bien sûr ;
- la pression des pneus : elle doit toujours être contrôlée à froid. Regonflez chaque pneu de façon à atteindre le niveau le plus élevé indiqué par le constructeur. C'est un point très important car l'été, entre la chaleur, le véhicule chargé et les longues distances, le risque d'échauffement augmente considérablement avec, à la clé, un risque d'éclatement. Dans cette vérification, n'oubliez pas la roue de secours ;
- les balais essuie-glace : dès qu'ils commencent à laisser des traces sur le pare-brise, changez-les. Les lamelles de caoutchouc s'usent vite et ne remplissent alors plus leur usage, surtout par temps de fortes pluies ;
- les attaches des dispositifs de retenue « enfants » : vérifiez que tout est OK. Êtes-vous sûr que le siège de l'an dernier correspond encore à la taille du petit dernier… ou peut-être même qu'il s'adapte à votre toute nouvelle voiture ? ;
- la propreté des surfaces vitrées : nettoyez soigneusement pare-brise, rétroviseurs, optiques de phares, etc.

Ce qui relève de la compétence du professionnel de l'automobile :

- demandez à votre garagiste d'effectuer une révision complète du système de freinage, plaquettes ou disques, ainsi que des garnitures. Éventuellement, qu'il change le liquide de freins ;
- c'est le moment où jamais de lui demander de regarder l'état des pneus (les quatre roues, plus la roue de secours). S'ils ont été abîmés par un choc ou un objet tranchant, fragilisés, ils risquent d'éclater. Par ailleurs, dès qu'ils commencent à être usés, ils perdent de leur efficacité : moins bonne adhérence à la chaussée, donc moins bonne tenue de route et performances de freinage amoindries. C'est pourquoi, si votre garagiste vous conseille l'achat d'une paire



Placer les bagages, c'est une affaire sérieuse !

Chaque année, à la veille des départs en vacances, l'association Prévention Routière vous le rappelle : placer les valises et autres bagages en dépit du bon sens, c'est dangereux ! Ses conseils ? D'abord, ne conservez pas d'objet lourd ou pointu dans l'habitacle sous prétexte que vous voulez l'avoir sous la main. N'oubliez pas qu'au moindre coup de frein brusque, il serait projeté et pourrait blesser quelqu'un. A fortiori, ne mettez rien sur la plage arrière, bien sûr ! Dans le coffre, l'idéal est de répartir au mieux les charges pour ne pas déséquilibrer la voiture. Placez les bagages les plus lourds en premier, le plus bas possible. Et si vous devez en transporter sur le toit, arrimez-les solidement aux barres avec des sangles non extensibles (pas de cordes ou de tendeurs). Vérifiez qu'il n'y ait aucun « jeu » dans le chargement avant le départ mais aussi à chaque arrêt car la vitesse et le vent exercent des forces énormes, qui peuvent à la longue le déstabiliser.

Le garagiste est souvent surchargé avant les vacances : organisez-vous.

de pneus neufs, ne repoussez pas la dépense à l'automne sous prétexte que les vacances vont déjà vous coûter assez cher ! C'est un élément de sécurité trop important pour être négligé ;

- faites-lui vérifier tous les feux. De cette façon il pourra changer les ampoules « fatiguées » (au bout de deux ans, elles ont perdu 50 % de leur pouvoir éclairant) et contrôler que les faisceaux lumineux sont corrects. C'est un réglage délicat mais absolument essentiel : un décalage vers le haut risque d'éblouir les autres automobilistes tandis qu'un décalage vers le bas vous fera perdre des dizaines de mètres de visibilité ;
- enfin, il va profiter de cette révision pour effectuer une vidange (une huile neuve permet de nettoyer le moteur de ses impuretés) et observer l'état de la batterie.



Conseil Allianz : faites une « check-list »

Avant le départ, assurez-vous que vous avez bien à bord tout ce qui pourrait vous être nécessaire en cas de problème-panne ou autre.
En l'occurrence : un, voire deux gilet(s) rétro-réfléchissant(s) (à garder dans l'habitacle, pas dans le coffre), un triangle de présignalisation, une boîte d'ampoules de rechange pour les feux, le manuel d'utilisation de la voiture, une lampe de poche avec pile de recharge, des gants et des chiffons propres, une petite trousse de secours, les coordonnées de votre assistance dépannage et autres numéros d'urgence.
Il est également recommandé d'avoir à bord un extincteur (vérifié depuis moins d'un an).
Sans oublier, bien sûr, un constat amiable vierge.

Le contrôle technique en question

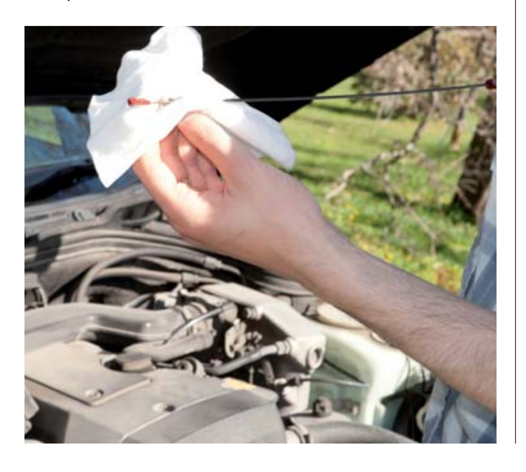
Voiture de collection, vente d'un véhicule, achat d'un camping-car, deux-roues motorisés… Vous vous posez encore des questions spécifiques sur cet examen obligatoire ? Voici les réponses.

Comment connaître les centres de contrôle technique les plus proches de chez moi ?

Il en existe près de 5 000 en France, répartis sur tout le territoire. Pour obtenir les adresses, vous pouvez consulter le site des grands réseaux nationaux [2] ou bien celui de l'UTAC.

Qu'arrive-t-il si la contre-visite elle-même n'est pas favorable ?

Cela peut se produire si les défauts signalés lors de la visite initiale n'ont pas pu être correctement réparés. Une nouvelle contre-visite sera alors exigée, dans les mêmes délais que la première fois (deux mois). Mais vous devrez payer cette deuxième contre-visite car elle n'est jamais comprise dans les forfaits.





J'ai une DS ancienne, de collection : doit-elle aussi passer le contrôle technique ?

Non, les voitures de collection de plus de 25 ans échappent à cette obligation périodique. Mais pour bénéficier de cette exemption, vous devrez d'abord obtenir la carte grise « Véhicule de collection ». Et pour cela, lui faire passer un contrôle destiné à vérifier que son état permet une circulation à l'intérieur d'une zone limitée. Ainsi, votre DS sera définitivement exonérée du contrôle technique.

Je veux vendre ma voiture. Son contrôle technique a été effectué il y a neuf mois. Suis-je obligé de le refaire alors que je ne l'ai pas utilisée ces derniers mois ?

Oui, car c'est une disposition légale. Vous ne pouvez pas vous soustraire dès lors que votre voiture a plus de quatre ans… sauf si vous

la vendez à un professionnel de l'automobile. Dans tous les autres cas, vous devrez obligatoirement présenter un procès-verbal de contrôle technique de moins de six mois. Ce P.V. peut d'ailleurs mentionner des défauts, y compris avec réparations obligatoires non effectuées : l'essentiel est que l'acheteur soit informé de l'état du véhicule. Ce sera à lui, ensuite, de procéder aux réparations pour se mettre en règle.

Je projette d'acheter un camping-car. Sera-t-il lui aussi soumis au contrôle technique ?

Oui, comme tous les autres véhicules à moteur destinés au transport de personnes, selon le même rythme et les mêmes échéances. En revanche, ils ne sont pas soumis au contrôle intermédiaire antipollution, obligatoire pour les véhicules utilitaires légers… alors que leur motorisation et leur châssis les assimilent à cette catégorie de véhicules.

Pourquoi les deux-roues motorisés y échappent-ils ?

C'est vrai, le contrôle technique des deux-roues motorisés n'existe pas en France, contrairement à d'autres pays européens. L'association Prévention Routière le réclame depuis des années ; le ministre des Transports y est favorable… mais les associations de motards ont jusqu'ici réussi à s'y opposer. Cela dit, lors du dernier Comité interministériel de sécurité routière, en février, le gouvernement a annoncé la mise en place d'un contrôle technique pour les cyclomoteurs (les 50 cm^3) à partir du 1er janvier 2011 ! Axé sur le bridage du moteur, il sera obligatoire dès la deuxième année de mise en circulation et sera renouvelé tous les deux ans. Peut-être le début d'une généralisation du dispositif pour tous les deux-roues motorisés…

(2) www.autosecurite.com ; www.securitest.fr ; www.dekra-norisko.fr ; www.autosur.com ; www.utac-otc.com

Pour en savoir +

www.utac-otc.com :
l'organisme officiellement chargé d'organiser le contrôle technique en France étant l'UTAC-OTC, c'est sur ce site que vous obtiendrez les informations les plus complètes et les plus exactes, ainsi que les centres agréés sur l'ensemble du territoire.

Vous trouverez également des informations, présentées de façon moins administrative, plus directe mais plus fragmentaire aussi, sur les sites des cinq grands réseaux nationaux qui assurent l'essentiel de ces visites périodiques obligatoires. Il s'agit en l'occurrence de :



Autovision : www.autovision-pl.fr

Centre auto sécurité : www.autosecurite.com

Securitest : www.securitest.fr

Dekra-Veritas : www.dekra-norisko.fr

Autosur : www.autosur.com



Le double-sens cyclable

Encore mal connu des usagers et souvent mal perçu, ce dispositif, qui commence à se développer dans nos villes, est parfaitement légal (1). Inscrit dans le code de la route depuis le 30 juillet 2008, il a droit de cité dans les voies à sens unique situées dans les zones 30 et les nouvelles zones de rencontre (20 km/h). Avec un objectif : faciliter la circulation des cyclistes en raccourcissant leurs distances à parcourir et en leur assurant une meilleure visibilité.

« Le seul point faible, ce sont les carrefours »

« L'impression de dangerosité du double-sens cyclable n'est pas confirmée par les statistiques : une évaluation réalisée dans plusieurs villes qui ont mis en place ce dispositif depuis quelques années – Grenoble, Lille, Strasbourg – montre qu'il n'y a pas d'augmentation du nombre d'accidents, ni de leur gravité. Dans les rues étroites, on constate même un plus grand respect mutuel entre automobilistes et cyclistes, des vitesses moindres. Le seul point faible, ce sont les carrefours. Les automobilistes oublient parfois de regarder côté « contre-sens ». Il faut que chacun – y compris les piétons ! – prenne bien conscience de ce risque et redouble de vigilance sur ces zones sensibles qu'il faudra s'efforcer de mieux signaler… »
Christophe Ramond, directeur des études et recherches à l'association Prévention Routière

(1) À partir du 1er juillet, le double-sens cyclable sera systématique dans toutes les zones 30, sauf arrêté contraire du maire.

1 Le double-sens cyclable raccourcit les distances à parcourir et garantit une sécurité avérée du fait de la meilleure visibilité de chaque usager (cyclistes et automobilistes). Il est en principe assez aisé à repérer grâce aux nouveaux panneaux qui l'indiquent.

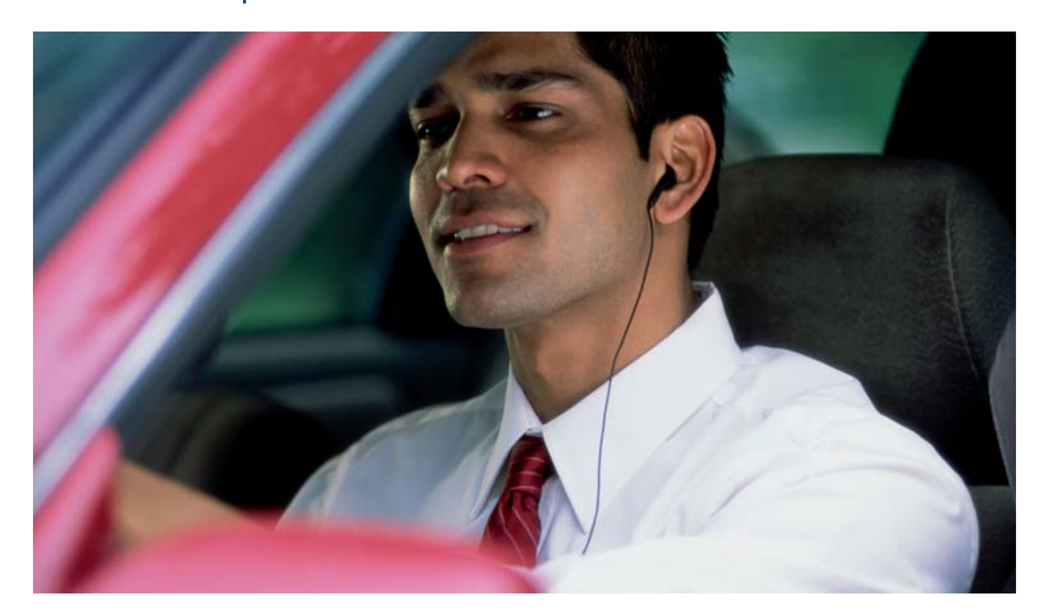


2 En général, un marquage au sol vient matérialiser les entrées et sorties de voie, éventuellement renforcé par une flèche et un pictogramme vélo. Au-delà, il n'y a aucune obligation de marquage, même si celui-ci est recommandé lorsque la largeur de la voie le permet. Toutefois, pour que l'aménagement soit perçu au mieux par les automobilistes et les piétons, des pictogrammes vélo et des flèches sont peints au sol.



3 Le double-sens cyclable doit entraîner de nouveaux réflexes. Pour les piétons : regarder des deux côtés avant de traverser car les vélos ne font pas de bruit. Pour les deux-roues motorisés : ne pas emprunter les contre-sens réservés aux vélos. Pour les automobilistes : ne pas croiser de trop près les cyclistes, ne pas stationner sur les voies réservées à leur circulation, vérifier l'absence de vélo avant d'ouvrir sa portière. Pour les cyclistes : laisser la priorité aux piétons et respecter les priorités à droite !





L'interdiction totale du téléphone au volant

La conduite avec un mobile tenu en main est interdite par la loi. Mais rien n'interdit de téléphoner au volant avec un kit « mains-libres ». Une tolérance dangereuse pour les uns qui réclament une interdiction totale… impensable pour les autres !

Pour

Jean-Claude, 52 ans, Chaville

Un comportement bizarre…

« Je roule beaucoup pour mon travail et à chaque fois que je vois un automobiliste avoir un comportement bizarre – déviation de trajectoire, ralentissement soudain sans raison apparente – je constate qu'il est en train de téléphoner ! Comment peut-on en douter ? C'est évident, on se met – et on met les autres – en danger. Le plus sage, ce serait d'interdire complètement le téléphone au volant, avec ou sans kit mains-libres ! »

Sophie, 46 ans, Ivry-la-Bataille

La sonnerie à elle seule crée une distraction

« Même si on n'a pas l'intention de répondre quand on conduit, le seul fait d'entendre la sonnerie crée une distraction et, sur la route, ce n'est jamais bon. D'autant plus qu'on essaie tout de même de voir qui appelle… Personnellement, après m'être fait quelques frayeurs dans ce type de circonstances, j'ai décidé d'y renoncer. Je paramètre mon appareil sur la fonction « silence » dès que je suis au volant. Comme ça, je ne me laisse plus perturber. Je récupère mes messages lorsque je suis à l'arrêt et, franchement, je n'y perds rien. »

Martine, 62 ans, Paris

Au téléphone, on est dans sa bulle…

« Je roule surtout à vélo et je peux vous assurer que lorsque j'aperçois un automobiliste en train de parler tout seul au volant, je me tiens à carreau. Parce que je le sens dans sa bulle, les yeux ouverts mais comme aveugle à ce qui l'entoure, en tout cas plus absorbé par sa conversation que par les piétons ou les cyclistes qui l'entourent. Cela dit, c'est pareil pour les piétons : bien souvent, lorsqu'ils sont en pleine conversation téléphonique, ils traversent sans faire attention. »

Contre

Charles, 29 ans, Orléans

Laissons les automobilistes vivre !

« Si on nous interdit de téléphoner au volant avec un kit mains-libres, alors pourquoi ne pas nous interdire de parler avec les passagers, d'écouter la radio, de fumer une cigarette ? Ça devient vraiment n'importe quoi ! Il serait peut-être temps de songer à laisser les automobilistes vivre. Ne pourrait-on pas nous considérer comme des adultes responsables, aptes à juger ce qu'il est possible de faire ou de ne pas faire… »

Clotilde, 44 ans, Montreuil

Rester en contact avec l'extérieur, c'est rassurant

« Je trouverais dommage qu'on finisse par interdire totalement le téléphone au volant. Non pas que je sois une fanatique du mobile : quand je conduis, je préfère me concentrer sur la route et j'évite de répondre. Mais il y a des moments où on a vraiment besoin d'être joint et rester en contact avec l'extérieur quand on se déplace, cela a un côté rassurant. Il me semble qu'il serait plus logique de faire de la pédagogie, d'expliquer aux conducteurs les dangers du téléphone en comptant sur leur intelligence pour ne l'utiliser qu'à bon escient… »

L'évidence des statistiques

Plus de 4 conducteurs sur 10 reconnaissent téléphoner en conduisant. Et rares sont ceux qui, ce faisant, ont le sentiment de se mettre en danger. Pourtant, en France, cette pratique est aujourd'hui la 4e cause de mortalité sur la route après l'alcool, la vitesse et le non-port de la ceinture de sécurité à l'origine de nombreux accidents ! Toutes les recherches menées dans le monde depuis une douzaine d'années aboutissent aux mêmes résultats : conduire en téléphonant multiplie le risque d'accident par 5 pour le téléphone tenu en main et par 4 pour le téléphone avec kit mains-libres.

Source : ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire.

Michaël, 26 ans, Fresnes

Ce sont les vieux qui pensent que téléphoner gêne la concentration !

« Fais pas ci, fais pas ça… on n'en finit plus ! Tenir le téléphone en main, à la rigueur on comprend que ça puisse empêcher une manœuvre… mais sans les mains ? Les gens de ma génération vivent avec le téléphone toute la journée ; ça ne les empêche pas de faire ce qu'ils ont à faire. Sur la route, c'est pareil. Ce sont les vieux qui pensent que téléphoner gêne la concentration parce qu'ils ont découvert le mobile trop tard et ne s'y habituent pas. Mais on ne va pas priver tout le monde à cause d'eux ! »

Conseil Allianz

S'il est déconseillé de conduire avec votre mobile branché, il est vivement recommandé de l'avoir à portée de main… surtout si vous bénéficiez de l'application « Mon assistance mobile » qu'Allianz met gratuitement à disposition de ses assurés qui peuvent télécharger l'application sur leur téléphone portable : en cas de panne, il vous suffira de l'activer pour enclencher un service de dépannage.



À découvrir sur **allianz.fr**


Avec Allianz, je conduis ma vie.
Assureur engagé, Allianz sensibilise, forme et informe ses clients, particuliers et entreprises, sur les risques de la route à travers son programme de « prévention automobile ».
Allianz
COM13891 – 06/10 – Crédit photo : Getty Images.